



ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике

**ДОКЛАД РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ И
ЛОГИСТИКЕ О РАБОТЕ ЕЕ СОРОК СЕДЬМОЙ СЕССИИ¹
(Женева, 5-6 марта 2007 года)**

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I. УЧАСТНИКИ	1	3
II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)	2	3
III. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) (пункт 2 повестки дня)	3 - 4	3
IV. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 3 повестки дня)	5 - 12	4
V. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 4 повестки дня)	13 - 15	6

¹ Все документы, упомянутые в настоящем докладе, имеются и могут быть загружены с соответствующего вебсайта ЕЭК ООН (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>) либо через систему СОД Организации Объединенных Наций (<http://documents.un.org/>).

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
VI. ОБМЕН МНЕНИЯМИ В РАМКАХ ЕКМТ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ В ТУРЦИИ (пункт 5 повестки дня)	16 - 18	7
VII. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА) (пункт 6 повестки дня)	19 - 23	8
VIII. ПРОЦЕДУРЫ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ В ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ (пункт 7 повестки дня)	24 - 30	9
IX. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (пункт 8 повестки дня)	31 - 38	11
X. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА (пункт 9 повестки дня)	39 - 45	13
XI. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП) (пункт 10 повестки дня)	46 - 50	16
XII. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 11 повестки дня)	51 - 53	17
XIII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ (пункт 12 повестки дня)	54	18
XIV. ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ РЕШЕНИЙ (пункт 13 повестки дня)	55	18

I. УЧАСТНИКИ

1. На сессии присутствовали представители следующих стран: Австрии, Азербайджана, Белоруссии, Бельгии, Германии, Грузии, Латвии, Литвы, Нидерландов, Португалии, Российской Федерации, Румынии, Сербии, Турции, Украины, Франции, Чешской Республики, Швейцарии. Была представлена Европейская комиссия (ЕК). Присутствовал представитель Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ). Были представлены следующие неправительственные организации: Европейская ассоциация экспедиторских, транспортных, логистических и таможенных служб (КЛЕКАТ); Европлатформа; Международное бюро по контейнерам (МБК); Международная организация по стандартизации (ИСО); Международный союз компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП); Европейское объединение по комбинированным перевозкам (ЕОКП); Международная ассоциация по мультимодальным перевозкам (МАМП); Международная межконфессиональная федерация за мир во всем мире (ММФММ).

II. УТВЕРЖДЕНИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ (пункт 1 повестки дня)

2. Рабочая группа утвердила предварительную повестку дня, подготовленную секретариатом ([ECE/TRANS/WP.24/114](#)).

III. КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ (КВТ) (пункт 2 повестки дня)

3. Рабочая группа была проинформирована об итогах шестьдесят девятой сессии (6-8 февраля 2007 года) Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) ([ECE/TRANS/192](#)) и осуществление реформы ЕЭК ООН, которая привела к оптимизации структуры управления ЕЭК ООН ([E/ECE/1434/Rev.1](#)). КВТ одобрил деятельность Рабочей группы в 2006 году. Он согласился с предложением Рабочей группы добавить в ее программу четыре дополнительных пункта, которыми занималась сейчас уже распущенная совместная рабочая группа ЕКМТ/ЕЭК ООН ([ECE/TRANS/WP.24/113](#)), и увеличить количество ежегодных сессионных дней для Рабочей группы, выделив один дополнительный день ([ECE/TRANS/192](#), пункты 85-90).

4. КВТ также поддержал предложение Председателя Рабочей группы о рассмотрении путей и средств дальнейшего улучшения координации и сотрудничества между рабочими группами ЕЭК ООН, занимающимися, в частности, развитием евро-азиатских транспортных связей. На основе предложений, которые будут сделаны соответствующими рабочими группами, КВТ поручил своему Бюро обсудить этот вопрос и сформулировать предложения для рассмотрения Комитетом на его следующей сессии

(ECE/TRANS/192, пункт 86). Напомнив о рассмотрении этого вопроса на своей последней сессии (ECE/TRANS/WP.24/113, пункт 5), Рабочая группа решила внести свой вклад в эту работу и предложила Председателю предпринять необходимые соответствующие шаги.

IV. НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОБЛАСТИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 3 повестки дня)

5. Рабочая группа приняла к сведению неофициальные документы № 2, 4 и 5 (2007 год), подготовленные ИСО, Бельгией и Турцией, а также сообщения и документацию, представленные Грузией, Румынией и МСККП. Кроме того, делегации Австрии, Германии, Португалии, Российской Федерации, Франции и Европейской комиссии представили информацию о последних изменениях в области интермодальных перевозок.

6. В 2006 году объем интермодальных перевозок возрос весьма существенно в большинстве стран региона. Предварительные данные МСККП, которые отражают общие изменения в Западной Европе, свидетельствуют о том, что в 2006 году объем несопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов) увеличился приблизительно на 12%. Интенсивность международного движения возросла даже на 15%, а национального движения - на 7%. Объем сопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок ("катящееся шоссе") в 2006 году увеличился приблизительно на 16% (+25% в национальном сообщении и +15% в международном сообщении). В 2006 году объем перевозок из портов во внутренние районы увеличился в еще большей степени (до 28%), а трансъевропейских интермодальных перевозок - приблизительно на 16%.

7. Причины для такого быстрого роста объема интермодальных железнодорожных перевозок, который, в случае несопровождаемых перевозок, продолжает возрастать с 2002 года, разнообразны. Важными факторами является непрерывный быстрый рост объема морских контейнерных перевозок в Китай и из Китая, либерализация железнодорожного транспорта во многих западноевропейских странах и появление железнодорожно-транспортных операторов, предоставляющих эффективные и надежные услуги по международным перевозкам из пункта происхождения в пункт назначения с использованием маршрутных и все чаще челночных поездов. Кроме того, все более острая проблема перегруженности основных европейских автотранспортных коридоров, ограничение движения, особенно через Альпы, резкий рост цен на дизельное топливо, введение новых систем платы за пользование автомагистралями (Германия) и обязательное использование электронных тахографов на большегрузных автотранспортных средствах являются факторами, которые способствуют и во все

большей степени будут способствовать перераспределению перевозок в пользу интермодального автомобильного/железнодорожного транспорта.

8. В результате этих изменений в основных железнодорожных транспортных коридорах в западноевропейских странах уже возникают серьезные проблемы с пропускной способностью, причем не только на маршрутах из портов во внутренние районы страны и в основных европейских коридорах Север-Юг, но и все чаще - на важнейших железнодорожных соединениях Восток-Запад, перечисленных в Соглашении СЛКП. По всей видимости, эта ситуация будет лишь ухудшаться, поскольку предварительные данные за 2007 год показывают непрерывную повышательную тенденцию в сфере интермодальных автомобильных/железнодорожных перевозок, объем которых, очевидно, будет продолжать расти в течение всего 2007 года, тогда как подвижной состав, а также инфраструктура железнодорожного транспорта и, в меньшей степени, терминалов не может расширяться такими же темпами.

9. Одним из показателей этих трудностей является ухудшение качества услуг по железнодорожным транспортным операциям. В 2004 году около 64% интермодальных поездов прибывали вовремя, тогда как в 2005 году эта цифра снизилась до 60% и в 2006 году достигла уже 53%. В то же время количество поездов, прибывающих более чем с трехчасовым запозданием, увеличилось до 30%, а поездов, прибывающих с задержкой более чем на один день, что приводит к серьезным логистическим проблемам, достигло 10% - самого плохого показателя за всю историю (данные МСККП). Таким образом, необходимо предпринять значительные усилия, для того чтобы в краткосрочной перспективе рационально использовать пропускную способность существующей железнодорожной инфраструктуры посредством повышения эффективности логистических систем и расширения применения маршрутных и челночных поездов. В долгосрочной перспективе необходимо улучшить административную и техническую совместимость национальных железных дорог (типовые планы действий ЕЭК ООН/ЕКМТ и соглашения о партнерстве между государственным и частным секторами), обеспечить наличие адекватного подвижного состава и создать и надлежащим образом обслуживать инфраструктуру интермодальных перевозок в соответствии со стандартами Соглашения СЛКП ЕЭК ООН.

10. В отличие от этой ситуации объем транзитных контейнерных перевозок по Транссибирской железнодорожной линии, который в прошлые годы значительно возрос, резко сократился более чем со 100 000 ТЕУ в 2005 году до приблизительно 8 000 ТЕУ в 2006 году, что объясняется главным образом почти удвоением тарифов компетентными органами. Поскольку сейчас транзитные тарифы сократились почти на 35%,

предполагается, что в 2007 году интенсивность движения в этом евро-азиатском направлении существенно возрастет.

11. Развитие интермодальных, в основном контейнерных, перевозок по внутренним водным путям в 2006 году было затруднено по причине очень низких уровней воды в первые два месяца года и постоянно увеличивающейся перегруженностью в основных европейских морских портах. Тем не менее предварительные данные показывают, что в 2006 году объем контейнерных перевозок по Рейну возрос приблизительно на 2-3%. Продолжают развиваться перевозки Ро-Ро в Средиземноморье. Например, количество автотранспортных средств (грузовых автомобилей и полуприцепов), перевезенных на судах Ро-Ро между Турцией и Италией, увеличилось на 10% и в 2006 году достигло 242 тыс. транспортных средств. В результате запланированного расширения услуг Ро-Ро между Турцией и Италией, Францией и, возможно, другими Средиземноморскими странами, рост объема таких интермодальных перевозок, по всей видимости, будет продолжаться.

12. Рабочая группа приветствовала подробную информацию, предоставленную всеми участниками, и сочла, что секретариату следует стимулировать и структурировать такой глубокий обзор движения наряду с информацией о последних стратегических, исследовательских и технических изменениях в области интермодальных перевозок в панъевропейском контексте. Рабочая группа отметила, что на следующей сессии планируется сосредоточить внимание на: а) работе, проводимой Европейской комиссией и Международным союзом железных дорог (МСЖД) по выявлению и устранению проблем перегруженности и узких мест на маршрутах интермодальных автомобильных/железнодорожных перевозок, б) сотрудничестве между внутренними "грузовыми деревьями" и морскими контейнерными портами и с) последствиях эксплуатации нового 35-километрового туннеля Лёчберг в Швейцарии для организации интермодальных перевозок в Европе.

V. МОНИТОРИНГ И АНАЛИЗ НАЦИОНАЛЬНЫХ МЕР ДЛЯ СТИМУЛИРОВАНИЯ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК (пункт 4 повестки дня)

13. На шестьдесят девятой сессии КВТ решил, что Рабочей группе следует продолжать, по возможности в соответствии с четким планом, работу, проводившуюся ЕКМТ в области а) мониторинга и анализа национальных мер для стимулирования интермодальных перевозок и б) контроля за применением и обзора хода осуществления Сводной резолюции ЕКМТ о комбинированных перевозках (СЕМТ/СМ(2002)/Final) (см. пункт 3 выше).

14. Секретариат ЕКМТ подготовил документ СЕМТ/CS/TIL(2007)1 (воспроизводится в качестве неофициального документа № 1 (2007 год)), содержащий информацию от 21 страны - члена ЕКМТ и ЕЭК ООН, касающуюся национальных мер для развития комбинированных перевозок, а также документ СЕМТ/CS/TIL(2006)5, в котором приводятся ответы 19 стран на вопросник об осуществлении Сводной резолюции ЕКМТ. Секретариат ЕКМТ незначительно изменит и обновит эти документы и поместит их на вебсайт ЕКМТ с указанием ссылки на сайт ЕЭК ООН.

15. Рабочая группа придерживалась того мнения, что информация по этим вопросам окажется чрезвычайно полезной для правительств и операторов интермодальных перевозок. Ее следует собирать и представлять секретариатом в сводном виде и таким образом, чтобы можно было получить всеобъемлющую и логически увязанную картину национальных мер, принимаемых государствами - членами ЕЭК ООН для содействия развитию интермодальных перевозок. Такая информация должна быть сопоставимой между странами и позволять иметь онлайн-доступ и удобный с точки зрения пользования доступ для операторов важнейших интермодальных транспортных маршрутов и соответствующих объектов, определенных в Соглашении СЛКП ЕЭК ООН. Рабочая группа сочла, что в качестве модели для этого проекта мог бы послужить разработанный в рамках ЕЭК ООН новый электронный перечень стандартов и параметров СЛКП. Секретариату было поручено проанализировать практическую осуществимость такого подхода для рассмотрения Рабочей группой на ее следующей сессии.

VI. ОБМЕН МНЕНИЯМИ В РАМКАХ ЕКМТ ПО ВОПРОСУ ОБ ИНТЕРМОДАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКЕ ТУРЦИИ (пункт 5 повестки дня)

16. Рабочая группа была проинформирована секретариатом о результатах обмена мнениями в рамках ЕКМТ по вопросу об интермодальных перевозках, который по просьбе министра транспорта в настоящее время проводится в отношении Турции.

17. Под термином "обмен мнениями", проводимый в рамках ЕКМТ и ЕЭК ООН, можно понимать систематическое изучение и оценку эффективности деятельности одного государства другим государством в конкретной области. Конечная цель заключается в том, чтобы оказать помощь изучаемому государству в деле усовершенствования процесса принятия решений, применения наилучшей практики и поддержки соблюдения установленных стандартов и принципов. Такие обмены мнениями проводятся только по конкретной просьбе того или иного правительства и в принципе бесплатно для запрашивающего правительства. После достижения договоренности о методике и

процедурах секретариат, в сотрудничестве с запрашивающей стороной, назначает группу экспертов и координирует их работу. При поддержке запрашивающего правительства данная группа экспертов посещает соответствующую страну и готовит доклад для рассмотрения этим правительством. После принятия доклад может быть передан соответствующему межправительственному совещанию и может быть опубликован, если он представляет общий интерес.

18. Рабочая группа пришла к выводу, что подобные обмены мнениями могут оказаться полезным инструментом для содействия странам в деле эффективного осуществления интермодальных и других стратегий в области транспорта. В то же время такие обмены мнениями позволят также странам изучать опыт друг друга. Поскольку нынешний проект в Турции является первым обменом мнениями по вопросам интермодальных перевозок, секретариату было предложено продолжать эту работу и соответствующим образом информировать Рабочую группу о результатах подобных обменов мнениями.

VII. ПОСЛЕДУЮЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ЕКМТ/ЕЭК ООН ПО ИНТЕРМОДАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ (КИЕВ, 27-28 СЕНТЯБРЯ 2004 ГОДА) (пункт 6 повестки дня)

19. Рабочая группа напомнила о своем решении создать центр наблюдений за интермодальными перевозками в Украине (ECE/TRANS/WP.24/111, пункт 6), итогах обсуждения по этому вопросу, состоявшегося на предыдущих сессиях (TRANS/WP.24/2005/1; TRANS/WP.24/107, пункты 4-6; TRANS/WP.24/109, пункты 4-12; ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 5-10 и приложение 1), и рамочном плане действий для стимулирования интермодальных перевозок по транспортным соединениям между Европой и Азией, который был принят Советом министров ЕКМТ в 2005 году.

20. Контактным лицом в отношении этого центра наблюдения в Украине является г-н Олександр Полищук (электронная почта: o.polischuk@liski.com.ua).

21. В соответствии с предоставленным мандатом этот центр наблюдений будет служить в качестве информационного центра для интермодальных транспортных операций по двум указанным выше транспортным маршрутам, служить форумом для обмена мнениями между операторами и правительствами и при необходимости обеспечивать принятие корректирующих мер на основе оптимальной практики, используемой в других сферах, а также типовых планов действий и соглашений о партнерстве, подготовленных Рабочей группой.

22. Представитель центра наблюдений за интермодальными перевозками в Украине передал очень сжатый первый доклад о ходе работы, касающийся двух установленных маршрутов интермодальных перевозок Север-Юг (С-Е 10, 95, 70, 70/2: Хельсинки - Стамбул/Александрополис) и Восток-Запад (С-Е 30; Дрезден - Киев), являющихся частью евро-азиатских транспортных коридоров. С помощью секретариата этот центр продолжает собирать и обновлять информацию по указанным маршрутам, охватывающую инфраструктурные и эксплуатационные параметры в сфере железнодорожных, интермодальных перевозок, терминалов, пограничных пунктов и других соответствующих транспортных объектов. Некоторые из этих данных уже имеются в онлайн-режиме на вебсайте ЕЭК ООН (<http://unece.unog.ch/wp24/agtc.aspx>). Однако отмечалось, что по-прежнему существуют значительные проблемы, связанные с отсутствующими данными. Секретариату было поручено продолжать оказывать содействие этому центру в его работе.

23. В соответствии с принятым ранее решением первый доклад об опыте, накопленном этим центром наблюдений в Украине, и о достигнутых им результатах, будет рассмотрен Рабочей группой на ее следующей сессии в октябре 2007 года. Этот доклад будет содержать ссылки на план действий ЕКМТ и должен быть основан на технических условиях, содержащихся в документе [ECE/TRANS/WP.24/2006/1](http://unece.unog.ch/wp24/2006/1). Доклад о ходе работы данного центра должен быть представлен в секретариат до 30 июня 2007 года, с тем чтобы его можно было своевременно перевести и распространить.

VIII. ПРОЦЕДУРЫ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ, СВЯЗАННЫЕ С ИНТЕРМОДАЛЬНЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ ОПЕРАЦИЯМИ В ПАНЪЕВРОПЕЙСКОМ КОНТЕКСТЕ (пункт 7 повестки дня)

24. Рабочая группа напомнила, что на Киевском семинаре ЕКМТ/ЕЭК ООН постоянно возникающие проблемы при пересечении границ, особенно в ходе железнодорожных перевозок, были обозначены в качестве основного слабого места в деле эффективного развития транспортных связей между Европой и Азией (TRANS/WP.24/2005/1). Впоследствии Совет министров ЕКМТ в своем плане действий подчеркнул, что проблеме облегчения пересечения границ необходимо уделять приоритетное внимание с учетом всех компонентов и всех видов транспорта, но с упором на железнодорожные перевозки.

25. В соответствии с этим решением Рабочая группа определила три стратегических элемента работы, которые в долгосрочной перспективе должны служить основой для международной деятельности в этой области. В данном контексте Рабочая группа рекомендовала незамедлительно рассмотреть ряд вопросов краткосрочного характера на компетентных международных форумах (TRANS/WP.24/109, пункт 18):

A. Унифицированная правовая система регулирования железнодорожных перевозок, которая должна устранить нынешнее разделение на режимы КОТИФ и СМГС

26. Представитель МКЖТ проинформировал Рабочую группу, что разработка единой накладной МГК/СМГС завершена и что в настоящее время она уже используется на ряде железнодорожных линий. Этот документ служит доказательством наличия обоих договоров перевозки и признается в качестве таможенного и банковского документа в странах Европейского союза, а также в Беларуси, Российской Федерации и Украине. Представитель МКЖТ также сообщил о продолжающейся работе в рамках МКЖТ и ОСЖД над электронной версией и единой накладной МГК/СМГС и о разработке стандартных условий ответственности и согласованных условий заключения договоров.

27. Рабочая группа приветствовала достигнутые МКЖТ и ОСЖД результаты, знаменующие собой важный этап в выполнении одной из трех стратегических целей деятельности в этой области: прямая перевозка грузов железнодорожным транспортом в рамках единого правового режима от побережья Атлантического океана до побережья Тихого океана. В этом контексте Рабочая группа также подчеркнула преимущества единой накладной МГК/СМГС для борьбы с таможенным мошенничеством и уменьшения количества таможенных деклараций, содержащих ошибки.

B. Единая система железнодорожного таможенного транзита

28. Рабочая группа отметила, что 9 февраля 2006 года КВТ принял Конвенцию ЕЭК ООН о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС, которая предусматривает признание накладной СМГС в качестве таможенного документа во всех странах - членах СМГС, ратифицировавших эту Конвенцию ([ECE/TRANS/2006/9](#) и Согг.1). Новая Конвенция уже переведена на английский, китайский, русский и французский языки и будет открыта для подписания в конце апреля 2007 года в Женеве и после этого в Управлении по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

C. Приложение о международных железнодорожных перевозках к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год)

29. Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, в настоящее время рассматривает предложения по мерам для облегчения процедур пересечения границ

в ходе железнодорожных перевозок, которые будут включены в новое приложение 9 к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (ECE/TRANS/WP.30/2007/неофициальный документ № 3). Эти предложения содержат некоторые общие положения о координируемых на национальном или международном уровне и взаимно признаваемых процедурах контроля в пунктах пересечения границ, а также о факультативном использовании единой накладной МГК/СМГС. После Международной конференции по проблемам облегчения процедур в ходе железнодорожных перевозок, намеченной на осень 2007 года, планируется завершить разработку этого нового приложения; предполагается, что Административный комитет Конвенции "о согласовании" примет его весной 2008 года.

30. Рабочая группа приветствовала достигнутый прогресс в работе над тремя вышеуказанными стратегическими направлениями деятельности. Она просила секретариат продолжать отслеживать все изменения в этой области и приложить все усилия для содействия урегулированию еще не решенных проблем.

IX. КОНТРОЛЬ ЗА ВЕСОМ И РАЗМЕРАМИ ГРУЗОВЫХ ЕДИНИЦ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ (пункт 8 повестки дня)

А. Перевозка 45-футовых контейнеров ИСО по европейской автодорожной сети

31. Рабочая группа напомнила, что на сорок третьей сессии в марте 2005 года она приняла заключение о предложении Международной организации по стандартизации (ИСО) относительно стандартизации 45-футового контейнера (13,716 мм) ([TRANS/WP.24/107](#), пункты 20-22 и приложение). В этом заключении, содержащем также ссылку на директиву Совета 96/53ЕС от 25 июля 1996 года, применимую в Европейском союзе, указывается следующее: "... ничто не свидетельствует о том, что правительства позволят использовать европейскую автодорожную сеть для транспортных средств большей длины, способных перевозить предлагаемые 45-футовые контейнеры ИСО". Поскольку 45-футовые контейнеры ИСО на 9 см длиннее предписанных в директиве ЕК контейнеров максимальной допустимой длины, по всей видимости, такие контейнеры больше не будут допускаться для перевозки в рамках национальных транспортных операций в Европейском союзе после 31 декабря 2006 года.

32. 27 ноября 2006 года Комиссия Европейских сообществ издала рабочий документ с изложением толкования директивы 96/53ЕС, в соответствии с которым после 1 января 2007 года по-прежнему разрешаются национальные перевозки 45-футовых контейнеров ИСО в качестве "неделимых грузов" либо в соответствии с так называемой "модульной

концепцией", если государства - члены ЕС примут такое решение в индивидуальном порядке.

33. На основе подготовленного секретариатом документа ([ECE/TRANS/WP.24/2007/2](#)) Рабочая группа рассмотрела последствия такого толкования, в частности в связи с перевозкой 45-футовых контейнеров ИСО в государства, не являющиеся членами ЕС, и в пределах их границ. Рабочая группа отметила, что толкование Европейской комиссии, по всей видимости, в нынешних обстоятельствах и в качестве краткосрочной меры для ряда стран ЕС и государств, не являющихся его членами, приемлемо.

34. Однако было признано, что данный подход не является согласованным решением ни для ЕС, ни для государств - членов ЕЭК ООН и может отразиться на других странах, поскольку контроль за такими контейнерами при пересечении границ в ходе автомобильных перевозок в пределах ЕС и соседних стран не может быть обеспечен. Так, как только меньшинство из 56 государств - членов ЕЭК ООН указало ранее, что 45-футовые контейнеры ИСО разрешается перевозить по их автодорожной сети, секретариату было поручено запросить мнение всех государств - членов ЕЭК ООН, будут ли они разрешать с 1 января 2007 года транспортировку 45-футовых контейнеров ИСО на своей национальной автодорожной сети и, если да, на каких условиях.

35. В этом контексте Рабочая группа выразила обеспокоенность по поводу все возрастающих размеров интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) (контейнеров, съемных кузовов и полуприцепов, пригодных для интермодальных перевозок) и обратила внимание на последствия в плане издержек, которые могут возникнуть не только для дорожной транспортной инфраструктуры, но также для терминалов, железнодорожных туннелей и других соответствующих интермодальных объектов, особенно в случае увеличения ширины и длины таких ИТЕ.

В. Воздействие сверхтяжелых грузовых автомобилей ("мегагрузовиков") на европейские дороги

36. Рабочая группа напомнила о рассмотрении на ее сорок шестой сессии проведенного МСККП исследования по вопросу об экономических последствиях эксплуатации "мегагрузовиков" на интермодальные перевозки в Европе. Хотя такие грузовые автомобили регулярно используются в некоторых из северных стран, например в Швеции, они не допускаются на автодорожную сеть в других европейских странах. В настоящее время их разрешается эксплуатировать на экспериментальной основе и на конкретных участках автомагистралей в Германии и Нидерландах (ECE/TRANS/WP.24/113, пункт 8).

37. Рабочая группа была проинформирована представителями Германии и Нидерландов о продолжении пилотной эксплуатации или экспериментального тестирования таких грузовых автомобилей максимальной длиной 25,5 м и весом до 60 т на конкретных участках автомагистралей в их странах. Предварительные результаты на относительно коротких участках в Нидерландах, как представляется, обнадеживают (сокращение интенсивности движения на автодорогах большегрузных транспортных средств на 2-5% и лишь крайне незначительное перераспределение грузовых перевозок с интермодального транспорта на автомобильный). В ноябре 2007 года этим экспериментальным проектом будет охвачено 300 грузовых автомобилей. Первые исследования, проведенные в отношении перевозок на большие расстояния в Германии, что также отражено в вышеупомянутом исследовании МСККП, со всей очевидностью иллюстрируют тем не менее, что негативные последствия эксплуатации таких "мегагрузовиков" на интермодальные перевозки могут быть более ощутимыми и привести к сокращению объема интермодальных перевозок на 7-14% и к соответствующему увеличению объема автомобильных перевозок. Будет ли в таком случае компенсировано подобное перераспределение перевозок по видам транспорта в пользу автомобильного транспорта за счет уменьшения количества грузовых автомобилей, эксплуатируемых в автодорожной сети в результате использования более длинных и более тяжелых грузовых единиц, еще предстоит изучить.

38. Поскольку в случае широкого использования подобных "мегагрузовиков" также возникают вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения и практической возможности создания инфраструктуры автомобильного транспорта и терминалов, особенно в альпийских и густонаселенных районах, Рабочая группа решила более обстоятельно рассмотреть этот вопрос на своей следующей сессии. Представителям Бельгии, Германии и Нидерландов было предложено представить результаты исследований и пилотных проектов, осуществленных в их странах. В этой связи интерес также может представлять опыт эксплуатации таких грузовых автомобилей в северных странах.

X. СОВРЕМЕННЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЦЕПОЧКИ И ЛОГИСТИКА **(пункт 9 повестки дня)**

39. Рабочая группа, возможно, напомним, что в ее программе работы содержится следующий элемент: "Анализ современных транспортных цепочек и аспектов логистики, позволяющих интегрировать системы производства и распределения в целях обеспечения рациональной основы для правительственных решений по спросу на перевозки, выбору вида транспорта, а также по эффективным правилам и инфраструктурам интермодальных перевозок, и учет требований относительно безопасности и охраны на транспорте"

(ECE/TRANS/WP.24/113, приложение). На основе первоначальных обсуждений, уже состоявшихся ранее в ЕКМТ, Рабочая группа провела первый раунд обсуждения вопроса об общих логистических концепциях и той роли, которую правительства и национальные органы, ответственные за планирование транспорта и землепользования, могут и, возможно, должны играть в целях создания надлежащих базовых условий для развития эффективных логистических услуг.

40. Ряд стран - членов ЕЭК ООН, таких, как Франция, Германия и Португалия, уже приняли планы для определения различных логистических концепций, анализа изменений и будущих тенденций в сфере логистики, в частности в связи с транспортными потребностями, и установления роли правительств в этом контексте. Поскольку во все большей степени признается важность эффективных логистических и транспортных систем для обеспечения конкурентоспособности европейских экономик, Рабочая группа сочла, что, возможно, определенную роль в содействии обмену наилучшей практикой и в координации целенаправленной деятельности могли бы также играть межправительственные организации.

41. Рабочая группа отметила, что крайне важно конкретно определить термин "логистика" как процесс организации цепочки доставки и управления этой цепочкой в самом широком смысле и оценить ее воздействие на экономическую деятельность и транспорт².

42. В соответствии со своей программой работы и с учетом предварительных результатов, уже достигнутых ЕКМТ в этой области, Рабочая группа решила поручить виртуальной группе экспертов под председательством своего заместителя Председателя подготовить положение о круге ведения и конкретные вопросы для дальнейшей деятельности, которые могут послужить в качестве основы для ее будущей работы в этой сфере. Важными элементами, которые необходимо изучить, могли бы стать роль правительств в планировании, развитии и эксплуатации логистических центров (или "грузовых деревень"), а также разработка Рабочей группой типовых планов действий и соглашений о партнерстве для стимулирования интермодальных перевозок, включая показатели для определения эффективности работы (TRANS/WP.24/2005/7). Членам Рабочей группы было рекомендовано принять участие в этой работе, которую должен координировать секретариат.

² Терминология комбинированных перевозок. Подготовлено и опубликовано ЕЭК ООН, ЕКМТ и ЕК (2001 год).

A. Согласование и гармонизация режимов гражданской ответственности в области интермодальных перевозок

43. Рабочая группа была проинформирована, что в настоящее время Европейская комиссия занимается подготовкой плана действий в области статистики, который будет издан в ноябре 2007 года. В этом плане действий будут рассматриваться такие вопросы, как требования к логистическим инфраструктурам, включая финансирование, городской грузовой транспорт, информационные технологии, размеры интермодальных транспортных единиц (ИТЕ), маркировка качества, профессиональная подготовка, условия работы в сфере логистики и т.д. Более подробная информация об этом плане действий и планируемой деятельности Европейской комиссии будет представлена на сессии Рабочей группы в октябре 2007 года.

44. В этой связи Рабочая группа напомнила, что на своей последней сессии она пришла к выводу, что приступить к работе над вопросом, касающимся панъевропейского режима гражданской ответственности в области интермодальных перевозок с охватом автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и каботажных морских перевозок, по-видимому, преждевременно. Возможно, план действий, подготавливаемый Европейской комиссией, и последующее обсуждение позволят предусмотреть дополнительные элементы, которые предстоит определить в этой работе (ECE/TRANS/WP.24/113, пункты 17-21).

B. Деятельность Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ)

45. Рабочая группа была проинформирована о результатах, достигнутых Рабочей группой III (Транспортное право) Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) при подготовке международного документа по морским перевозкам, который в его нынешнем виде будет охватывать все договоры перевозки, включающей морской участок, в том числе каботажное судоходство и перевозки автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом между портами и внутренними районами страны. Она отметила, что ЮНСИТРАЛ планирует завершить эту работу к концу 2007 года.

XI. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)(пункт 10 повестки дня)

A. Статус Соглашения СЛКП

46. Рабочая группа отметила, что в настоящее время участниками Соглашения СЛКП являются 30 Договаривающихся сторон³.

47. Подробная информация о Соглашении СЛКП, включая обновленный сводный текст Соглашения (ECE/TRANS/88/Rev.4), карту сети СЛКП, перечень стандартов, предусмотренных в Соглашении, а также все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>)⁴.

B. Новые предложения по поправкам

48. Рабочая группа в предварительном порядке рассмотрела подготовленный секретариатом пакет предложений по поправкам, содержащий ряд железнодорожных линий для включения в Соглашение СЛКП, которые дополняют существующие сети и охватывают важные международные панъевропейские линии комбинированных перевозок в Беларуси, Латвии, Российской Федерации и Эстонии (ECE/TRANS/WP.24/2007/1 и ECE/TRANS/WP.24/2007/1/Add.1). В этих предложениях также указаны железнодорожные линии и соответствующие объекты, которые позволят расширить сеть СЛКП за счет территории Центральной Азии и Кавказа и привести ее в соответствие с железнодорожной сетью СМЖЛ в этом регионе (ECE/TRANS/WP.24/113, пункты 26-27).

49. Поскольку требуемый процесс консультаций между непосредственно заинтересованными странами еще не завершился, Рабочая группа решила отложить официальное рассмотрение и возможное принятие этих предложений в соответствии со статьей 15 Соглашения СЛКП до своей следующей сессии, намеченной на октябрь 2007 года.

³ Австрия, Беларусь, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Италия, Казахстан, Латвия, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария.

⁴ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

С. Электронный перечень стандартов и параметров СЛКП

50. Рабочая группа была проинформирована об улучшениях, произведенных на вебсайте ЕЭК ООН, который обеспечивает доступ к перечню существующих стандартов и параметров СЛКП и СМЖЛ (<http://unece.unog.ch/wp24/agtc.aspx>). В настоящее время эта система предоставляет информацию о 20 стандартах инфраструктуры и услуг, охватывающих все железнодорожные линии, указанные в соглашениях СМЖЛ и СЛКП. Секретариату было поручено продолжить работу по совершенствованию и расширению этого чрезвычайно ценного инструмента, обеспечивающего онлайн-мониторинг осуществления стандартов инфраструктуры и эффективности, предусмотренных в соглашениях СЛКП и СМЖЛ, на национальном уровне.

ХП. ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К СОГЛАШЕНИЮ СЛКП (пункт 11 повестки дня)

51. Протокол к Соглашению СЛКП был подписан 15 странами и ратифицирован семью странами⁵, но еще не вступил в силу. Текст этого Протокола содержится в документе ECE/TRANS/122 и Corr.1 и 2.

52. Подробная информация о Протоколе, включая текст Протокола и все соответствующие уведомления депозитария, имеются на вебсайте Рабочей группы (<http://www.unece.org/trans/wp24/welcome.html>)⁶.

53. Вследствие ратификации этого Протокола Венгрией он, как ожидается, вступит в силу в 2007 году. После вступления Протокола в силу Рабочая группа рассмотрит возможные изменения для стандартов, указанных в этом Протоколе (ECE/TRANS/WP.24/111, пункты 31-33), вместе с другими предложениями по поправкам, которые ранее уже были сделаны Болгарией, Венгрией, Румынией и Францией (TRANS/WP.24/97, пункт 23).

⁵ Болгария, Дания, Люксембург, Нидерланды, Румыния, Чешская Республика, Швейцария.

⁶ Следует отметить, что официальным текстом Соглашения является только текст, находящийся на хранении у Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, выступающего в качестве депозитария Соглашения СЛКП.

XIII. СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ СЛЕДУЮЩИХ СЕССИЙ (пункт 12 повестки дня)

54. Рабочая группа решила провести свою осеннюю сессию 1 и 2 октября 2007 года в Женеве. Весенняя сессия Рабочей группы 2008 года в предварительном порядке намечена на 17 и 18 марта 2008 года.

XIV. ДОКЛАД И РЕЗЮМЕ РЕШЕНИЙ (пункт 13 повестки дня)

55. В соответствии с достигнутой договоренностью и решением КВТ ([ECE/TRANS/156](#), пункт 6) секретариат в сотрудничестве с Председателем и по консультации с делегатами подготовил настоящий доклад и резюме решений, принятых Рабочей группой, для официального утверждения на осенней сессии Рабочей группы.
